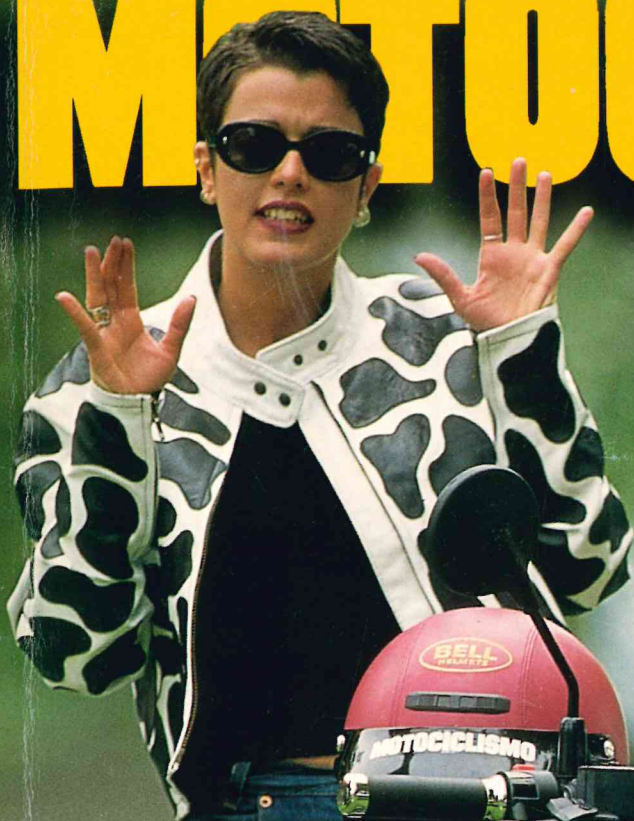


# MOTOCICLISMO

BIBLIOTECA CIVICA  
LECCO

A 51



## PROVATE A MONZA

Ducati 748SP  
Honda CBR600F  
Suzuki GSX-R 600  
Yamaha YZF 600  
di serie e ufficiali  
Supersport

## SCOOTER 50 IN PISTA

Aprilia SR Stealth  
Benelli 491 Sport  
Italjet Formula LC  
MBK Nitro  
Peugeot Speedfight LC  
Suzuki Katana LC  
Yamaha Aerox

**CAGIVA PLANET 125**

**SPECIALE**  
**34 pagine**

**T 97**  
*Festival*





PROVA SU STRADA

Honda XL600V Transalp

# La carica dei 101...

# mila

183

**Da 10 anni è gran protagonista del mercato e ad aprile ha festeggiato il 100millesimo esemplare prodotto. Per quest'anno ha nuovi colori, un più pratico portapacchi con grandi maniglioni per il passeggero, ma soprattutto due efficaci freni a disco all'avantreno. L'abbiamo provata in Svizzera e Austria al seguito dell'Honda Fun Day dove ha confermato le sue doti polivalenti**

● C'è un antico proverbio giapponese che dice pressappoco così: "Un decennio è un tempo lontanissimo". Fino a qualche anno fa poteva calzare a pennello con quanto facevano le Case nipponiche nel settore moto, tanto che un modello di 10 anni prima lo si poteva far passare per un reperto... archeologico. Da tempo, però, i giapponesi stanno cercando di mutare strategia commerciale: basta con le moto che stanno a listino un paio di stagioni, stop all'evoluzione che in 12 mesi fa invecchiare in un sol colpo ciò che si riteneva già d'avanguardia. Basta anche alla forte svalutazione dell'usato, uno dei tanti scotti da pagare per poter passare all'ultima novità del Sol Levante. Questo cambio di rotta ha una sua grande protagonista che ancora oggi fa scuola. Stiamo parlando dell'Honda Transalp che festeggia quest'anno due importanti ricorrenze: i 10 anni di vita e le centomila unità prodotte. Concepita a metà degli anni 80 sviluppando un'idea di moto polivalente, e sulla scia dei successi ottenuti dai primi prototipi Honda nelle Paris-Dakar '85 e '86, viene presentata al Salone di Parigi nell'ottobre del 1986. Da allora, a conferma della validità del progetto iniziale, poco è cambiato a livello estetico e tecnico: nel '91 ha ricevuto il freno a disco posteriore e nel '94 un nuovo cupolino che ne ha alleggerito la linea. Per quest'anno, oltre che in una nuova livrea, si presenta finalmente con due dischi all'avantreno. La produzione dal dicembre '96 è stata trasferita nello stabilimento di Atessa (CH) dove vengono già assemblate la Dominator nonché la CB 500 e da qui, nell'aprile di quest'anno, è uscita la centomillesima Transalp. Una moto che è stata ispi-

## IDENTIKIT

Cilindrata: **583 cc**

Potenza massima: **46,36 cv\***

Accelerazione 0-400 m: **14,101 sec\***

Velocità massima: **169,3 km/h\***

Peso a vuoto: **198,2 kg\***

Prezzo chiavi in mano: **13.570.000 lire**

\*Dati rilevati strumentalmente

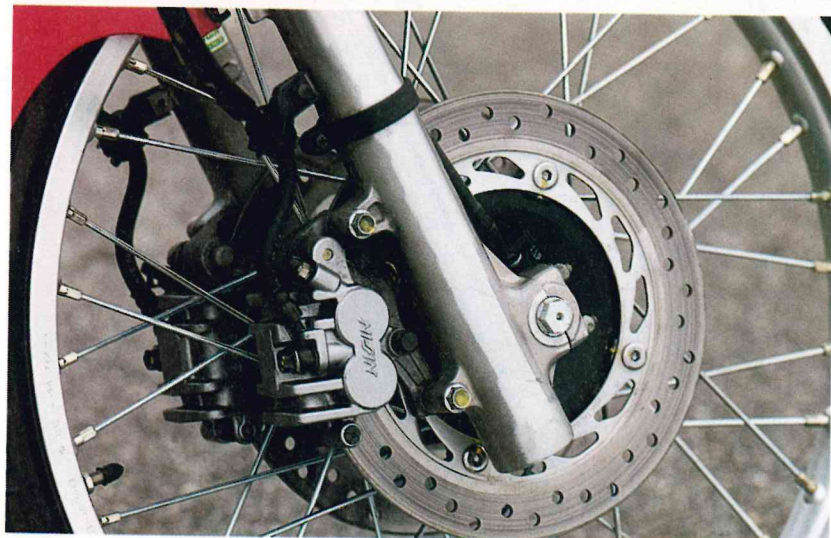


ratrice di un nuovo filone di due ruote, quello della "moto totale". Nata nel periodo del boom delle enduro "dakariane", si proponeva come moto facile da guidare, affidabile, perfetta tanto nell'uso quotidiano quanto nel week-end o nel lungo viaggio. Ancora oggi non ha perso tutte queste caratteristiche e il suo successo è confermato dai dati di vendita che l'hanno vista al 7° posto nella classifica generale con 1.789 unità (e 1° tra le enduro) nel '96. Quest'anno, nei primi 4 mesi, è seconda con 593 unità, dietro la Aprilia Pegaso. Niente male!

La Transalp '97, come abbiamo detto, è sostanzialmente uguale al modello precedente. E' offerta in tre nuove colorazioni: quella rosso metallizzato della prova (a nostro giudizio la più attraente, un giusto compromesso tra eleganza e sportività), una più seria nera e grigia e una di tonalità beige. I più attenti noteranno poi il nuovo maniglione posteriore e il portapacchi con vano integrato per antifurto a "U" che, a dire il vero, non è facilmente sfruttabile con tutti i modelli in commercio. Lo standard qualitativo delle finiture non ha subito effetti negativi in conseguenza del trasferimento della catena di montaggio dal Giappone all'Italia e rimane dunque di buon livello. Tuttavia, continuano a non piacerci il manubrio verniciato di nero con saldature a vista e gli economici attacchi della carena al telaio. Piacevole, invece, la strumentazione, specialmente "by night", leggermente rinnovata nella grafica delle spie di servizio, tra cui purtroppo manca ancora quella della riserva carburante. Considerata la vocazione turistica non avrebbe stonato anche un piccolo orologio digitale. Nessun'altra modifica di rilievo dunque, seguendo il detto "squadra vincente non si cambia", per una moto che sicuramente non accusa il peso degli anni, anzi li porta con orgoglio.

**L** La XL600V è stata costantemente perfezionata. L'ultima novità è data dai doppi dischi anteriori

L'occasione per provarla su strada è stata l'edizione del "Honda Fun Day", manifestazione che quest'anno ha riunito i possessori di ST1100 Pan European e Transalp nell'incantevole cittadina tedesca di Lindau, sul lago di Costanza, il cui centro storico, costruito intorno ad un convento del IX secolo, sorge su un isolotto raggiungibile dalla terraferma attraverso due ponti. Città da sempre legata alle tradizioni e alla musica classica tanto che qui, ai primi di giugno, ha luogo il festival "Shubertiade", quest'anno caratterizzato dal bicentenario della nascita del celebre compositore austriaco, che sulle rive di que-



A fianco, la strumentazione è composta da contagiri (molto preciso), tachimetro-contakm, indicatore temperatura dell'acqua e 4 spie di servizio (luci, olio, folle e stampella). Manca ancora la spia della riserva benzina e non guasterebbe un orologio digitale. Nuovo è il portapacchi con lo spazio per inserire un antifurto a "U", mentre il passeggero può contare su pratiche maniglie laterali. Ma la "vera" novità è data dai due freni a disco anteriori da 256 mm con pinza a doppio pistoncino che si sono rivelati potenti e modulabili.

L'estetica è rimasta come quella della prima versione: è ancora elegante e funzionale. Sotto, due modelli mai prodotti: a sinistra un prototipo del 1985 con una linea più enduristica, a destra uno del 1990.

Nella foto, una escursione off road in Svizzera durante l'Honda Fun Day. Anche in fuoristrada la Transalp si comporta bene ed è ben controllabile finché il fondo non è troppo scivoloso.





sto lago traeva ispirazione per i suoi capolavori.

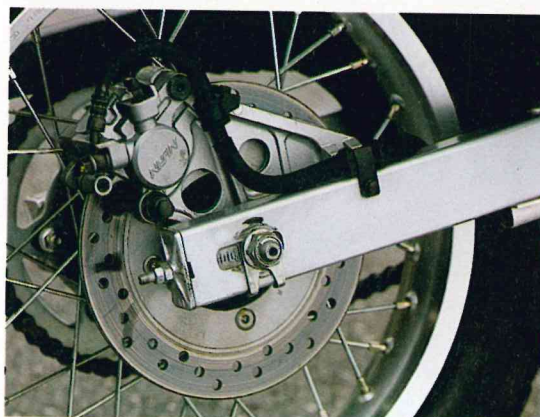
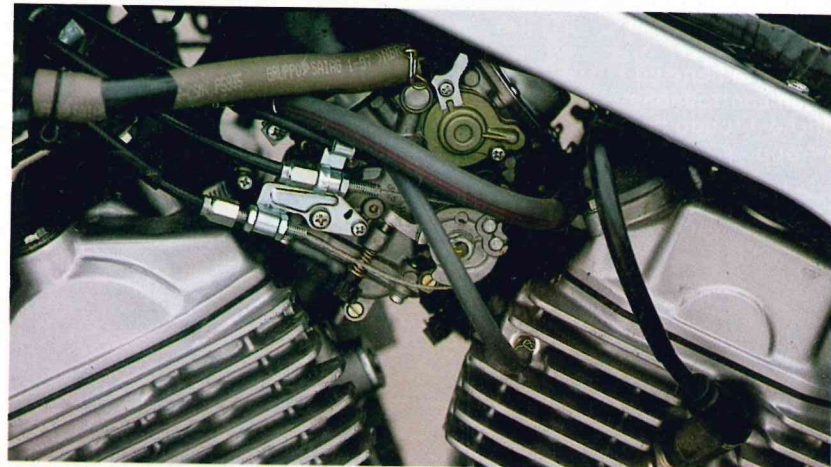
La nostra prova comincia da Milano, diretti a Chamonix dove ha luogo la partenza di uno dei quattro gruppi che si ritroveranno in Germania. Nella marcia in città si apprezza l'elevata maneggevolezza della moto, grazie anche all'avantreno poco pesante e alla posizione di guida naturale. L'unico appunto è il non efficacissimo smaltimento del calore sprigionato dal propulsore che va ad investire direttamente le gambe del pilota. Imbocchiamo l'autostrada in direzione Aosta, al termine della quale la lunga galleria del Monte Bianco ci porta a Chamonix.

## La Transalp è ottima in città come nei lunghi viaggi. Stabile e maneggevole ha prestazioni brillanti

Qui i partecipanti vengono accolti dallo staff che, durante un briefing molto "dakariano" in quattro lingue, illustra il percorso di quasi 450 km che ci porterà a destinazione. Il tragitto è diviso equamente tra autostrade, statali e divertenti saliscendi di montagna. Attraversa tutta la Svizzera toccando Gstaad, Brunigpass, dove in un rifugio tipico per motociclisti ha luogo la sosta per il pranzo, Lucerna, Bregenz in Austria, fino ad arrivare a Lindau, dopo aver percorso la metà dei km sotto una pioggia battente. Percorso ideale dunque per il nostro test che ha esaltato le caratteristiche di polivalenza della Transalp. Il propulsore, pronto all'avviamento, anche a freddo con qualsiasi condizione climatica, non stupisce per potenza ma impressiona favorevolmente per linearità e omogeneità di funzionamento, con una piacevole tonalità allo scarico, peraltro mai rumoroso. E' possibile riprendere, anche nelle marce più alte, a manetta spalancata fin da meno di 2.000 giri anche se il motore comincia a girare vigoroso e rotondo dopo i 4.000 e a dare il meglio di sé oltre i 5.000. Notevole è la capacità del bicilindrico a V di spingere anche oltre il regime di potenza massima, fino alla zona rossa del contagiri (9.000), senza avvertire il "muro" tipico dei monocilindrici. Queste caratteristiche, unitamente ai buoni angoli di piega raggiungibili, rendono la moto estremamente fruibile e piacevole da guidare nei tortuosi percorsi di montagna. In autostrada si apprezza la possibilità di mantenere un'elevata velocità di crociera anche se la non eccelsa autonomia (circa 200 km) ne limita di poco le velleità turistiche. La protezione aerodinamica è buona fino ai 130-140 km/h. Nei curvoni affrontati ad alta velocità la Transalp è sufficientemente "ferma" mentre sui tracciati "guidati" si lascia guidare con dolcezza, assecondando anche le repentine

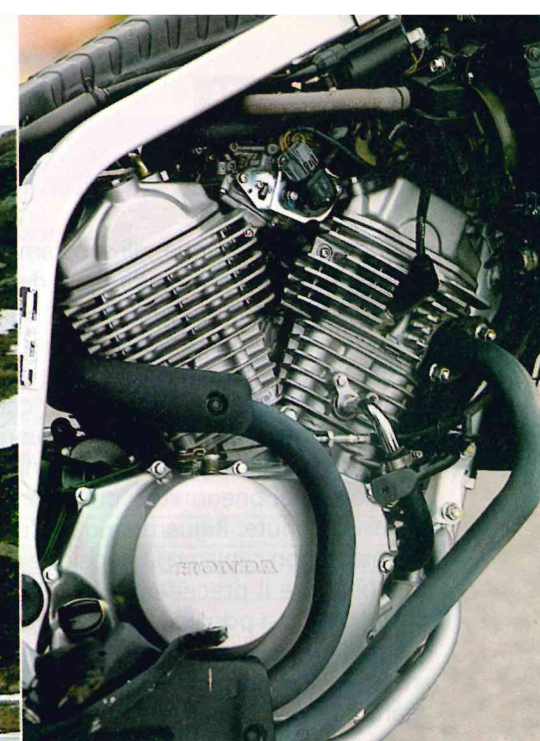


Sopra, il telaio ha i travi superiori quadri con monocola sdoppiata in tubi tondi d'acciaio. A fianco, la cassa filtro per i due carburatori Keihin a depressione da 34 mm, sotto, posti tra i due cilindri. Questi ultimi hanno una inclinazione di 52°. Caratteristica è la distribuzione con 3 valvole (2 sono di aspirazione).



A fianco, il classico forcellone che tramite leveraggi progressivi aziona un singolo ammortizzatore regolabile sulla molla. Il freno a disco posteriore è rimasto quello della precedente versione; è da 240 mm con pinza a un pistoncino. E' potente, progressivo e ha il pregio di bloccare la ruota solo volutamente.

luglio MOTOCICLISMO



Nonostante sia stato adeguato alle più severe normative antirumore, il motore della Honda non ha perso potenza rispetto alla precedente versione e conferma i 50 cv dichiarati. A fianco, pioggia (e neve) ci hanno accompagnato a giugno per i 4 giorni dell'Honda Fun Day. Sotto, la ciclistica della Transalp permette anche una guida sportiva e pieghe di tutto rispetto.





variazioni di traiettoria, gli spostamenti di peso nonché gli errori di guida tipici dei neofiti. Le prestazioni complessive della Transalp sono ottime in rapporto alla categoria, anche in termini di velocità massima (prossima ai 170 km/h reali); a quest'andatura, tuttavia, cui crediamo pochi utenti di questa moto si spingeranno, si avvertono delle leggere oscillazioni al retrotreno dovute al pneumatico posteriore di dimensioni contenute. Riguardo a quest'ultimo, francamente non capiamo la decisione della Honda di sostituire il precedente 130/80-17 con un 120/90-17. La posizione in sella è comoda per i piloti di tutte le taglie anche se i più alti potranno lamentare un perfetto inserimento delle gambe, che risultano non completamente aderenti al gruppo fianchetti-serbatoio. Le vibrazioni sono avvertibili, ma mai fastidiose, sopra i 5.000 giri e il comfort è in generale elevato grazie alle morbide sospensioni e all'imbottitura della sella che assorbono bene le asperità del terreno. Per quanto riguarda i freni, unica vera importante miglioria apportata alla Transalp, risulta evidente il beneficio della seconda unità a disco da 256 mm che ha reso la frenata più sicura e soprattutto più equilibrata e precisa. L'unità posteriore nella classica misura di 240 mm coadiuva bene il lavoro tendendo poco al bloccaggio. Ottimo quindi il lavoro svolto dall'impianto frenante con l'unico neo rappresentato dalla forcella non regolabile e un po' troppo cedevole; questa tende nelle frenate brusche a sbilanciare l'assetto in avanti, senza però mai mettere in crisi la tenuta della moto grazie anche all'ottimo lavoro svolto dalla sospensione posteriore che evita al retrotreno di perdere aderenza. Il giorno successivo all'arrivo a Lindau, ben 450 "hondisti" si sono presentati alla partenza del tour, che in circa 200 km li ha portati a Vaduz, nel Liechtenstein, per salire poi fino ai 2.500 metri della Schwaegalp ridiscendendo nell'Appenzel per fare poi ritorno a Lindau. Ancora più godibile il giro organizzato nel Tirolo austriaco per l'ultimo giorno seguendo tortuose strade di montagna, habitat naturale della Transalp con la quale tra l'altro, grazie ad un cambio preciso e rapido e ad un telaio che consente un ottimo inserimento in curva, si può adottare una condotta di guida sportiva togliendosi la soddisfazione di "dare la paga" alle più potenti ma impacciate ST. La Transalp ci stupisce ancora quando decidiamo, nei pressi di Lech, di portarla al di fuori dell'asfalto, sui numerosi sentieri che questa zona offre, che a causa della pioggia sono ridotti più che altro a delle piste di fango. In fuoristrada la Transalp non fa avvertire tutto la sua massa, prossima ai 200 kg, e grazie anche alla corretta distribuzione del peso si lascia condurre con facilità anche su terreni che vanno al di là del fa-

## Honda Fun Day: una festa per la Transalp

Il successo di vendite della Honda Transalp è stato ispiratore della prima edizione del "rally Transalp" avvenuta nel 1987 (andava da Vienna a Nizza). L'avvenimento continuò parallelamente all'evoluzione dei modelli fino al 1991, quando fu rimpiazzato dal "Pan European rally". In questi 10 anni la manifestazione ha toccato tutta l'Europa, dalla Spagna ai valichi alpini, dalla Francia a Nordkapp, dai Paesi dell'Est all'Italia. L'edizione di quest'anno, per festeggiare le 100.000 Transalp vendute dal 1987, ha riunito entrambe le categorie in un tour durato quattro giorni, che, partendo da Lindau sul lago di Costanza ha attraversato la Germania, l'Austria, la Svizzera e il Liechtenstein. Dell'organizzazione, davvero perfetta, si è fatta carico la Honda Suisse congiuntamente alla Honda Europe che per quest'anno hanno deciso di battezzare l'evento "Honda Fun Day" mettendo in evidenza non solo l'as-



petto mototuristico ma anche quello ludico. Molte infatti le opportunità ricreative una volta scesi di sella. Sotto il tendone Honda e nell'area antistante, che accoglieva i partecipanti al termine di ogni tappa, i motociclisti avevano la possibilità di ristorarsi, provare go-kart e scooter, ammirare l'enorme pallone aerostatico Honda che dominava lo scenario lacustre o semplicemente ritrovarsi assieme in un clima cordiale e cosmopolita. Non molto folta la schiera degli italiani, forse spaventati dal clima "teutonico", che in effetti ha messo a dura prova le...tute antiploggia. Queste le quote per l'edizione '97 comprendenti vitto e alloggio per quattro giorni, assistenza meccanica e medica, eventi "FUN": solo pilota da 715.000 a 1.350.000 lire, pilota + passeggero da 1.320.000 a 2.420.000. Appuntamento per l'anno prossimo al Tourist Trophy.

cile sterrato. La fluida erogazione della potenza aiuta in tutte le situazioni ed è facile farsi prendere la mano; solamente in caso di fondo molto scivoloso, l'esuberanza del freno anteriore e le gomme non specializzate possono mettere in crisi la tenuta. Al di sopra della norma il comportamento della sospensione posteriore, regolabile però solo nel precario.

Nel complesso la moto si comporta anche meglio di alcune monocilindriche più leggere e, sulla carta, più agili. Infine, durante la nostra prova, abbiamo rilevato dei consumi più che soddisfacenti: medio di 15 km/l, massimo 12.

**Prove strumentali:** Centro Prove Motociclismo, Pista Pirelli di Vizzola Ticino

**Testo:** Lorenzo Rinaldi

**Fotografie:** Sergio Pancaldi e Lorenzo Rinaldi

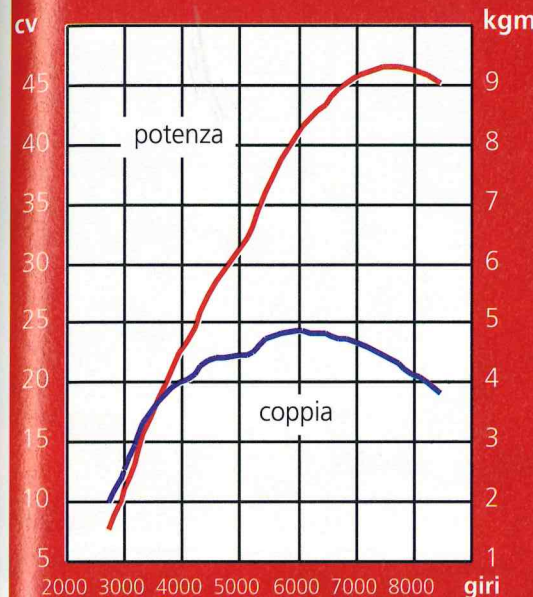
**Collaudatori:** Lorenzo Rinaldi, Marco Riccardi

**Abbigliamento utilizzato:** casco Boeri, giubbotto e guanti Dainese, stivali Giudici

Nelle foto, i partecipanti italiani all'Honda Fun Day, manifestazione internazionale dedicata ai possessori delle ST1100 e XL600V Transalp. In tutto 450 "hondisti", assistiti dalla organizzazione di Honda Suisse e Honda Europe.

## LA PROVA IN SINTESI / Honda XL600V Transalp

### I risultati al banco dinamometrico



Rispetto alla precedente versione il motore non presenta differenze di rilievo fatto salvo una leggera diminuzione della coppia (0,2 kgm). L'erogazione del bicilindrico Honda è esemplare per progressione, pur senza mettere in mostra valori record. A 3.250 giri ci sono 14 cv alla ruota, a 5.000 giri quasi 31, a 7.000 circa 45, sempre alla ruota. Progressiva anche la coppia che poco sopra i 4.000 giri supera i 4 kgm.

| Rilevamento                                                         | Potenza<br>cv-giri | Coppia<br>kgm-giri |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Alla ruota                                                          | 46,36-7.500        | 4,85-6.000         |
| All'albero                                                          | 50,81-7.500        | 5,32-6.000         |
| Potenza specifica all'albero: cv/litro                              |                    | 87,13              |
| Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s               |                    | 16,50              |
| Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm2 |                    | 11,46              |
| Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri      |                    | 2.750              |
| Consumo spec. all'albero: g/cv.h-giri                               |                    | 212,0-6.000        |
| Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/cv                             |                    | 4,28               |

### Pregi

Estetica  
Versatilità d'impiego  
Frenata  
Ciclistica equilibrata  
Motore progressivo  
Comfort

### Difetti

Forcella cedevole  
Comandi economici  
Assenza spia riserva  
Mancanza cavalletto centrale

### Inconvenienti registrati

Nessuno

### Velocità, peso e consumi

Velocità massima:  
169,3 km/h a 8.400 giri  
indicata: 180 km/h a 8.400 giri

Peso senza carburante:  
198,2 kg (94,0 ant, 104,2 post)

Consumo urbano:  
14,5 km/litro

Consumo extraurbano:  
19,0 km/litro

Consumo a 130 km/h:  
15,0 km/litro

Consumo massimo:  
12,0 km/litro

### Accelerazione

| spazio metri | tempo secondi | velocità km/h |
|--------------|---------------|---------------|
| 100          | 5,798         | 105,6         |
| 200          | 8,902         | 128,5         |
| 300          | 11,598        | 141,1         |
| 400          | 14,101        | 149,5         |

Prestazione pressoché identica a quella ottenuta a suo tempo con la Transalp del 1994 e sostanzialmente analoga a quella della nuova Aprilia Pegaso 650. La prestazione è dunque positiva in assoluto e conferma le doti di vivacità del motore.

### Ripresa in 5° da 50 km/h

| spazio metri | tempo secondi | velocità km/h |
|--------------|---------------|---------------|
| 100          | 5,261         | 86,1          |
| 200          | 8,930         | 111,7         |
| 300          | 11,936        | 129,9         |
| 400          | 14,501        | 143,0         |

La regolarità di erogazione e la buona coppia del motore permettono alla Transalp di spiccare un ottimo tempo. E' più rapida dell'altra bicilindrica Kawasaki KLE, ma anche di tutte le enduro stradali con motore monocilindrico.

### Scarto al tachimetro

| indica    | 50   | 100  | 130   | 150 km/h   |
|-----------|------|------|-------|------------|
| effettivo | 45,1 | 93,0 | 122,6 | 142,8 km/h |

### Dati tecnici dichiarati

**Motore:** a 4 tempi, bicilindrico a V di 52° longitudinale, alesaggio per corsa 75x66 mm, cilindrata totale 583 cc, rapporto di compressione 9,2:1, distribuzione monoalbero in testa con catena e tre valvole per cilindro, raffreddamento a liquido, lubrificazione a carter umido, avviamento elettrico, potenza max 50 cv a 8.000 giri, coppia max 5,3 kgm a 6.000 giri. **Alimentazione:** 2 carburatori Keihin VDFLB da 34 mm; capacità serbatoio carburante 18 litri di cui 3,5 di riserva. **Accensione:** elettronica. Candele NGK DPR8EA-9. **Impianto elettrico:** batteria 12v-12Ah, alternatore da 350W. **Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio, comando a cavo. **Cambio:** a 5 marce. Valore rapporti: 2,57 in prima - 1,78 in seconda - 1,38 in terza - 1,12 in quarta - 0,96 in quinta. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,89, finale a catena, rapporto 3,13 (47/15). **Telaio:** a doppio trave superiore in tubi rettangolari di acciaio con monoculla sdoppiata in tubi tondi, inclinazione canotto di sterzo 28°, avancorsa 108 mm. **Sospensioni:** anteriore forcella tradizionale con steli da 41 mm, escursione 200 mm; posteriore con forcellone oscillante, leveraggi progressivi Pro-Link e monoammortizzatore regolabile sulla molla, escursione 190 mm. **Ruote:** cerchi a raggi in alluminio; pneumatici 90/90-21 ant, 120/90-17 post. **Freni:** anteriore a doppio disco da 256 mm con pinze a 2 pistoncini, posteriore a disco da 240 mm con pinza a un pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.265, larghezza 905, interasse 1.505, altezza max 1.300, altezza sella 850, peso a vuoto 196 kg. **Prestazioni:** velocità max nd. **Consumi:** nd.

### Manutenzione

**Tagliando:** programmato ogni 6.000 km. **Lubrificazione:** olio motore Sae 10W40, capacità 2,2 litri, controllo ogni circa 500 km, sostituzione ogni 12.000 km. **Carburatori:** getto max ant 115, post 118, getto min 38, vite aria aperta di 2 giri e 1/2. **Distribuzione:** gioco valvole a freddo, aspirazione 0,15 mm, scarico 0,20 mm da effettuarsi ogni 12.000 km; diagramma di distribuzione: aspirazione apre 10° pPMS, chiude 40° dPMS, scarico apre 40° pPMS, chiude 10° dPMS. **Accensione:** anticipo min 10° a 1.300 giri, anticipo max 34° a 5.500 giri. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio ant 2,0 bar, post 2,2 bar (2,4 bar in coppia).

### Dati anagrafici

**Costruttore:** Honda Italia Industriale Spa, via Kenya 72, 00144 Roma, tel. 06/549281, fax 06/54928300. **Gamma colori:** nero, rosso, beige. **Inizio vendite:** febbraio 1997. **Cv fiscali:** 9. **Garanzia:** 2 anni con chilometraggio illimitato. **Prezzo:** lire 13.570.000, indicativo chiavi in mano. **Optional:** cavalletto centrale lire 228.480.

## La Transalp a confronto con le concorrenti

| Modello             | Cilin. cc | N. Cil. | Potenza cv-giri | Coppia kgm-giri | Vel. max km/h | Acceleraz. sec | Ripresa sec | Peso kg | Prezzo c.i.m. (L. x 1.000) |
|---------------------|-----------|---------|-----------------|-----------------|---------------|----------------|-------------|---------|----------------------------|
| Aprilia Pegaso 650  | 652       | 1       | 44,28-6.500     | 5,24-5.500      | 172,3         | 14,120         | 14,854      | 184,6   | 12.100                     |
| BMW F650            | 652       | 1       | 44,37-6.500     | 5,22-5.000      | 163,5         | 14,043         | 14,811      | 182,0   | 12.700                     |
| Honda Transalp 600  | 598       | 2       | 46,36-7.500     | 4,85-6.000      | 169,3         | 14,101         | 14,501      | 198,2   | 13.570                     |
| Kawasaki KLE 500    | 498       | 2       | 45,11-8.400     | 4,19-6.800      | 173,5         | 13,500         | 14,740      | 189,6   | 12.770                     |
| Suzuki Freewind 650 | 644       | 1       | 39,82-6.500     | 4,66-5.750      | 163,0         | 13,862         | 14,542      | 163,0   | 11.496                     |
| Yamaha XTZ 660      | 660       | 1       | 41,90-6.400     | 5,13-5.000      | 164,5         | 14,270         | 15,090      | 193,0   | 12.690                     |

Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, catene Regina Industria, lubrificanti Castrol e utensili professionali Snap-on Tools. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione portatile Datroni DLSX V3.43.